Deutscher Bundestag **Drucksache 16/6307**

16. Wahlperiode 07. 09. 2007

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Peter Hettlich, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 16/6260 –

Zur Rolle des Schienennetzes nach einer Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Verkehrsminister der Länder haben auf der Sonderkonferenz am 2. August 2007 die Besorgnis geäußert, dass der Entwurf der Bundesregierung eines Eisenbahnneuordnungsgesetzes keinen hinreichenden Schutz gegen die absehbaren Folgen einer rein betriebswirtschaftlichen Optimierungsstrategie im Schienennetz bietet. Befürchtet wird, dass der verfassungsrechtliche Gemeinwohlauftrag gemäß Artikel 87e des Grundgesetzes vernachlässigt wird, und es zu erheblichen Stilllegungen insbesondere in der Fläche kommen könnte.

Zugleich ist in jüngerer Zeit erneut in den Medien berichtet worden, wonach die Deutsche Bahn AG (DB AG) vorhat, aus dem Netz in steigendem Maße Profit zu erwirtschaften. Dies muss kritisch hinterfragt werden, da die Schieneninfrastrukturinvestitionen zu über 90 Prozent durch den Steuerzahler finanziert werden und der Bund die Erhaltung des Bestandsnetzes mit 2,5 Mrd. Euro pro Jahr unterstützen soll.

1. Stimmt die Bundesregierung zu, dass private Investoren vorrangig betriebswirtschaftliche, gewinnorientierte Ziele verfolgen?

Ja

2. Schließt sich die Bundesregierung der herrschenden Meinung an, dass auf einem signifikanten Teil der deutschen Schienenstrecken – insbesondere in der Fläche – die Trassenerlöse nicht ausreichen, um die Betriebskosten zu decken?

Informationen zur Deckung der Betriebskosten bei einzelnen deutschen Schienenstrecken liegen der Bundesregierung nicht vor. Generell sollten die von der DB Netz AG zu tragenden Kosten durch die Trassenerlöse gedeckt werden.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 5. September 2007 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

3. Sieht die Bundesregierung die Gefahr, dass bei ausschließlich gewinnorientiertem Fokus der DB AG die vorgenannten Netzteile unter erhöhten Stilllegungsdruck geraten können, und wenn nein, warum nicht?

Eigentümer der Schieneninfrastruktur wird vor dem Hintergrund der verfassungsrechtlichen Verantwortung zu 100 Prozent der Bund. An der Schieneninfrastruktur wird ein privater Investor nicht beteiligt. Ein entscheidendes Kriterium für die Wirtschaftlichkeit der Strecken und deren Bestand ist und bleibt die Nutzung durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen. Für die Stilllegung gilt weiterhin das in § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) festgelegte Verfahren mit einem Genehmigungsvorbehalt der zuständigen Aufsichtsbehörde.

Die Gefahr eines erhöhten Stilllegungsdrucks wird deshalb nicht gesehen.

4. Ist der Bundesregierung das Phänomen bekannt, dass ein Netzbetreiber eine Schienenstrecke über einen längeren Zeitraum so herunterwirtschaften kann, dass die Stilllegung, zumindest aber die Abbestellung der Nahverkehre auf dieser Strecke dann die logische Folge ist, und wie kann einer solchen Entwicklung nach einer Teilprivatisierung wirksam vorgebeugt werden?

In der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) verpflichten sich die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) zur Erbringung einer bestimmten Qualität im gesamten Netz. Etwaige Streckenstilllegungen beurteilen sich weiterhin ausschließlich nach § 11 AEG und den dort vorgesehenen Voraussetzungen. Demnach ist eine Genehmigung der Stilllegung nicht von der Qualität der betroffenen Strecke abhängig, sondern davon, ob für diese noch ein Verkehrsbedürfnis besteht und den Verkehrsunternehmen der Weiterbetrieb zugemutet werden kann. Hierzu zählt insbesondere, dass die Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr auskömmliche Leistungen über einen Zeitraum bestellen, der Ersatzinvestitionen in die langlebige Infrastruktur rechtfertigt.

5. Sind der Bundesregierung Überlegungen, Planspiele oder Szenarien der DB AG bekannt, den Umfang des deutschen Schienennetzes um mehrere tausend Kilometer zu reduzieren?

Nein

6. Hat die Bundesregierung als alleiniger Anteilseigner der DB AG Kenntnisse darüber, ob die DB AG – wie in jüngeren Medienberichten angedeutet – plant, das bis dato strukturell defizitäre Netz bis 2011 zum gewinnträchtigsten Segment des Konzerns auszubauen, und wenn ja, wie bewertet sie diesen Plan?

Der Bundesregierung liegen Erkenntnisse der DB AG darüber vor, wie sich das Geschäftsfeld Netz aufgrund der Mittelfristplanung 2007 bis 2011 entwickeln soll. Grundsätzlich sollte die DB Netz AG gewinnorientiert geführt werden. Dies entspricht der privatwirtschaftlichen Struktur der Gesellschaft und steht im Einklang mit Artikel 87e Abs. 3 Satz 1 des Grundgesetzes.

7. Hielte es die Bundesregierung für angemessen, wenn die Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB AG eine ähnlich hohe Rendite erzielten wie die Transporttöchter des Konzerns?

8. Hielte es die Bundesregierung für angemessen, wenn der Bund das Bestandsnetz im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit 2,5 Mrd. Euro Steuergeldern jährlich bezuschusste, aber gleichzeitig mehrere hundert Mio. Euro aus dem Netz als Gewinn an private Investoren flösse?

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Wie in der Antwort zu Frage 3 ausgeführt, werden private Investoren an der Schieneninfrastruktur nicht beteiligt. Aufgrund unterschiedlicher Risiken und Finanzierungsbedingungen können sich zwischen den Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Transporttöchtern der DB AG unterschiedliche Renditehöhen ergeben.

Der vom Bund zu leistende Infrastrukturbeitrag von bis zu 2,5 Mrd. Euro ist nach Auffassung aller Beteiligten der Betrag, der jährlich für Ersatzinvestitionen aufgewandt werden muss, um das Netz in einem ordnungsgemäßen Zustand zu erhalten. Die Gegenleistung der DB AG zum Infrastrukturbeitrag des Bundes wird mit einer LuFV vertraglich geregelt. Der Zustand des Netzes wird vom Bund auf der Grundlage eines jährlich vorzulegenden Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichts kontrolliert.

Mögliche Gewinne der Eisenbahninfrastrukturunternehmen können sich vorrangig aus dem Betrieb des Netzes ergeben. Derzeit wird eine Änderung der Entgeltvorschriften des AEG zugunsten einer Anreizregulierung vorbereitet.

9. Wie beurteilt die Bundesregierung den Vorschlag, den Zuschuss des Bundes zum Bestandsnetz zu senken, wenn der Gewinn im Netz einen bestimmten Schwellenwert überschreitet?

Ein solcher Vorschlag ist der Bundesregierung nicht bekannt.

10. Trifft es zu, dass die Gewinne der Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB AG ohne Zweckbindung in den Gewinn des Konzerns eingestellt werden, so dass sie z. B. auch für die Beschaffung von Fahrzeugen oder zum Bau von Frachtzentren für die Straßenlogistik verwendet werden können?

Ja

11. Erkennt die Bundesregierung ein Risiko, dass der vom Bund gewährte Zuschuss zum Bestandsnetz gegen europäisches Beihilferecht verstoßen könnte, wenn das Netz unangemessen hohe Gewinne abwürfe, und wenn nein, warum?

12. Ist der Bundesregierung bekannt, welche Renditehöhen die EU-Kommission bei der Beurteilung der Rechtskonformität von Beihilfen an Unternehmen regelmäßig als noch zulässige Obergrenze ansieht?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die anstehende Teilprivatisierung der DB AG ist eine Abstimmung mit der EU-Kommission vorgesehen. Dabei wird die EU-Kommission auch mögliche Beihilfeaspekte prüfen. Eine Obergrenze der EU-Kommission für eine „noch zulässige Rendite“ ist der Bundesregierung nicht bekannt.

13. Stimmt die Bundesregierung zu, dass ihre regelmäßig vorgebrachte Begründung, man habe die Regelfinanzierung von zinslosen Darlehen auf verlorene Baukostenzuschüsse umstellen und den Eigenmittelanteil der DB AG an Investitionen auf null absenken müssen, da die DB AG diese Lasten nicht tragen könne, nicht mehr schlüssig wäre, wenn das Netz hohe Gewinne erzielen sollte?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 7 und 8 verwiesen.

14. Trifft es zu, dass der Monitoringbericht von Morgan Stanley zur Mittelfristplanung 2006 der DB AG eine regelmäßige Steigerung der Trassenpreise von 2 Prozent p. a. ausweist?

In den Monitoringberichten sind unternehmensinterne Daten enthalten, deren Sensibilität auch durch die Einstufung gemäß der Geheimschutzordnung des Deutschen Bundestages Rechnung getragen wird. Die Trassenpreise unterliegen im Übrigen der Regulierung durch die Bundesnetzagentur.

15. Hat die Bundesregierung als Anteilseigner der DB AG Erkenntnisse darüber, ob die DB AG plant, bis 2011 den Gewinn des Geschäftsfeldes Personenbahnhöfe deutlich zu erhöhen?

Der Bundesregierung liegen Erkenntnisse der DB AG darüber vor, wie sich das Geschäftsfeld Personenbahnhöfe aufgrund der Mittelfristplanung 2007 bis 2011 entwickeln soll. Grundsätzlich sollte das Geschäftsfeld gewinnorientiert geführt werden. Dies entspricht der privat wirtschaftlichen Struktur der Gesellschaft und steht im Einklang mit Artikel 87e Abs. 3 Satz 1 des Grundgesetzes.

16. Erachtet die Bundesregierung die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung und die Anreizregulierung für Alternativen oder für einander zwingend ergänzende Instrumente?

Beide Instrumente ergänzen sich und müssen hinsichtlich ihrer Wechselwirkungen in einen vernünftigen Einklang zueinander gebracht werden.

17. Hält die Bundesregierung die Aussage für angemessen, „kein Meter Schienennetz werde privatisiert“, wenn die teilprivatisierte DB AG über das wirtschaftliche Eigentum am Schienenetz praktisch uneingeschränkt verfügen kann und die Gewinne der Infrastrukturtöchter ohne Zweckbindung in den Konzerngewinn eingehen?

Alle Anteile an den EIU gehen von der DB AG auf den Bund über, der damit rechtlicher Eigentümer der Schieneninfrastruktur wird. Private Investoren werden an den EIU und damit an der Schieneninfrastruktur nicht beteiligt. Die DB AG betreibt die Schieneninfrastruktur für zunächst 15 Jahre und trägt alle sich daraus ergebenden Chancen und Risiken.

Zur Gewährleistung seiner Gemeinwohlverantwortung für die Schieneninfrastruktur wird der Bund die mit dem wirtschaftlichen Eigentum verbundenen Stimmrechte der DB AG in den Hauptversammlungen oder der Gesellschafterversammlung der EIU durch Zustimmungsvorbehalte einschränken. Er hält auch weiterhin die Mehrheit der Anteile an der DB AG und wird mit den EIU eine LuFV über die Erhaltung der Schieneninfrastruktur abschließen, deren Einhaltung jährlich kontrolliert wird.

Hinsichtlich möglicher Gewinne der EIU wird auf die Antworten zu den Fragen 7 und 8 verwiesen.

18. Erkennt die Bundesregierung einen Widerspruch darin, dass einerseits die Stellung des wirtschaftlichen Eigentümers voraussetzt, faktisch über ein Handlungsspektrum wie ein rechtlicher Eigentümer verfügen zu können, aber andererseits angeblich kein Meter Schienennetz privatisiert werde?

Es wird auf die Antwort zu Frage 17 verwiesen.

19. Wie beurteilt die Bundesregierung den immanenten Zielkonflikt, als dauerhafte Miteigentümerin der DB AG kein Interesse an einer gewinnschädigenden Regulierung haben zu können, aus Sicht der Kunden und der Volkswirtschaft jedoch eine strenge Regulierung praktizieren zu müssen?

Die Stärkung des Wettbewerbs auf der Schiene bleibt ein zentrales Ziel der Eisenbahnpolitik des Bundes. Um diesen zu fördern und eine Diskriminierung auch in Zukunft auszuschließen, sollen die Regulierungsinstrumente der Bundesnetzagentur erweitert werden.

20. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass der Aktienwert der Deutschen Telekom unter einer zu strengen Regulierung gelitten hat, und wäre dies ggf. auch im Fall der DB AG zu erwarten?

Der Aktienwert der Deutschen Telekom AG ist wie der Börsenwert jedes anderen DAX-notierten Unternehmens von einer Vielzahl unterschiedlicher Faktoren beeinflusst. Neben volkswirtschaftlichen fundamentalökonomischen Gegebenheiten, die sich auf den Kapitalmärkten in aller Regel stark auswirken, spielen hierbei sicherlich auch unternehmensspezifische Tatsachen und Entwicklungen eine mehr oder minder große Rolle. Es ist davon auszugehen, dass die regulatorischen Rahmenbedingungen der jeweiligen Märkte die Erwartungen von Investoren positiv oder negativ beeinflussen können und demzufolge Auswirkungen auf den Börsenkurs betroffener Unternehmen nicht ausgeschlossen werden können.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333